Należność pocztowa opłacona ryczałtem

Rok XI. Warszawa, 15 grudnia 1930 r. Nr. 22-3-4 (180-1-2)

MASZYNISTA

ORGAN ZWIAZKU ZAW. MASZYNISTOW KOLEJOWYCH

PISMO ZAWODOWE, POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW I KOLEJNICTWU

Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca. Redakcja i Administracja **Warszawa, Chmielna 9 m. 9, tel.**: 195-28 i 539-00. **Konto czekowe P. K. O.** 3585. Cena pojedynczego numeru 25 groszy. Członkowie Związku otrzymują czasopismo bezpłatnie. Rękopisów Redakcja nie zwraca. Anonimów nie uwzględnia się. Ceny ogłoszeń na ostatniej stronie.

TREŚĆ NUMERU: Zmiana podstaw organizacji P.K.P. — Wpływ alkoholizmu na system nerwowy, dokończenie. — **Spółdzielczość** Spółdzielnie Spożywców w Polsce.— Jak pracuje spółdzielnia kolejarzy w Krakowie — Warszawska Spółdzielnia Mieszkaniowa. **Sprawy służbowe:** Nowe przepisy sygnalizacyjne. **Z Sali sądowej:** O zderzenie pociągu zbiorowego z przetckowym — O katastrofę w Krośniewicach. **25-cio lecie wprowadzenia języka polskiego. — Życie Związkowe:** Wystąpienia i interwencje Prezydjum.—Prace organizacyjne Prezydjum.—Zawiadomienia—Tabela kasowa Podziękowania—Zamiany—Ogłoszenia.

Z okazji nadchodzących świąt zasyłamy wszystkim kolegom, w szczególności zaś tym, którzy wieczór wigilijny spędzać będą z daleka od rodzin wykonując twardy swój obowiązek służbowy — serdeczne życzenia.

Prezydjum Z. Z. M. i Redakcja „Maszynisty"

ZMIANA PODSTAW ORGANIZACJI P. K. P.

Oddawna już dojarzało przekonanie, że dotychczasowy ustrój organizacyjny Polskich Kolei Państwowych nie da się utrzymać nadal bez zmiany. Chodziło przytem nietyle o same formy organizacyjne, ile raczej o racjonalizację metod gospodarki kolejowej, co jednak bez gruntownych zmian organizacyjnych uskutecznić się nie dało.

Problemat reorganizacji P. K. P. należy do zadań trudnych i skomplikowanych. Z jednej strony bowiem koleje przedstawiają objekt majątkowy olbrzymiej wartości (około 7 miljardów złotych) wobec czego słusznem jest żądanie, aby przynosiły Państwu odpowiednie dochody. Z drugiej jednak strony w kraju naszym koleje żelazne stanowią jedyną poważną sieć komunikacyjną, wskutek czego doniosłość ich dla naszego organizmu gospodarczego jest niezmierna. Z tych względów stanowią one bardzo ważny czynnik polityki gospodarczej, a sposób ich eksploatacji musi się liczyć z postulatami tejże gospodarki i jednostronnie, po handlowemu traktowany być nie może. Należało zatem rozstrzygnąć pytanie, czy koleje uważać należy za źródło dochodu, za przedsiębiorstwo, które stosować winno metody handlowe, czy też za instytucję użyteczności publicznej, której głównem zadaniem byłoby ułatwianie i popieranie rozwoju ekonomicznego naszego Państwa. Zagadnienie reorganizacji komplikowało się ponadto z powodu ingerencji czynnika trzeciego, a mianowicie: sfer wojskowych, które zainteresowane były w rozwiązaniu omawianego problematu z punktu widzenia zagadnień strategicznych.

W tych warunkach usprawiedliwioną jest poniekąd okoliczność, iż myśl organizacyjna w tej dziedzinie długo błąkała się po manowcach. Trudniej natomiast zrozumieć, dlaczego dotąd zagadnienie to nie poddane zostało pod dyskusję publiczną. Stroniły od tego wszystkie rządy zarówno przed- jak i po-majowe. Żaden z nich nie chciał czy też nie miał odwagi poddać tej sprawy pod dyskusję w ciałach parlamentarnych, lecz, przeciwnie, ilekroć próbowano rozwiązać w ten czy ów sposób omawiany problemat korzystano zawsze z wyjątkowych okresów i załatwiano sprawę dekretami Rządu. Ułatwiało to oczywiście gładkie przeprowadzenie sprawy, z drugiej jednakże strony, jak się to potem okazało, nie zapewniało bynajmniej ujawnionym w ten sposób pomysłom trwałości, a co gorsza, pozostawiało opinję publiczną w nieświadomości, jakie czynniki w grę tu wchodzą, które z nich biorą górę i co w danej chwili jest dla sposobu rozwiązania omawianego problematu decydującem.

Pierwszą próbą nadania kolejom nowej organizacji było Rozporządzenie Prezydenta z dn. 28.XII.1924, liczące się w dość szerokim zakresie z potrzebami komercjalizacji kolei, a więc uhandlowienia ich metod i gospodarki — nie uzyskało ono jednak sankcji sejmowej i zostało przez Sejm uchylone, zanim zdążyło wejść w życie. Pomysły b. Ministra Komunikacji, Romockiego, idące dalej jeszcze w kierunku komercjalizacji nie ujrzały zupełnie światła dziennego i poniechane zostały jeszcze w stadjum prac przygotowawczych. Wreszcie Rozporządzenie Prezydenta z dn. 24.IX.1926, aczkolwiek przez Sejm zniesione nie zostało i prawnie utrzymało swoją moc obowiązującą aż do chwili obecnej — faktycznie nie zostało w życie wprowadzone. Tymczasem, drogą niejako uboczną, koleje, traktowane w pierwszych budżetach jako dział administracji państwowej, przeniesione zostały do działu przedsiębiorstw niewydzielonych, co miało charakter zmiany tylko formalnej, w istocie bowiem rzeczy, w dotychczasowych podstawach organizacyjnych i w dotychczasowych

metodach gospodarczych żadnych zmian nie wprowadzało.

Potrzeba reorganizacji P. K. P. istniała jednak nadal i domagała się zaspokojenia z licznych, ważnych powodów. Sieć kolejowa musiała być uzupełniona, należało odbudować poważne zniszczenia wojenne, należało przetworzyć luźne odcinki tej sieci odziedziczone po b. państwach zaborczych w jednolity organizm, przystosowany do potrzeb gospodarczych naszego Państwa i zdolny do spełnienia przypadających mu zadań. Wymagało to wszystko poważnych funduszów, które koleje czerpały wbrew zasadom racjonalnej gospodarki z bieżących dochodów eksploatacyjnych. Ze względu na swą strukturę i ze względu na organiczne zespolenie swego budżetu z budżetem administracji państwowej, koleje nie mogły otrzymać pożyczki i wskutek tego hamować musiały swój rozmach inwestycyjny. Ujawniała się zatem potrzeba nadania kolejom takiej struktury organizacyjnej, któraby im umożliwiała zaciąganie pożyczek pod zastaw własnego ich majątku. Spodziewano się przytem najprawdopodobniej, że w ten sposób spełniony zostanie także i postulat fiskalny, a w szczególności, że koleje, mogąc zaspokoić swoje potrzeby inwestycyjne z funduszów pożyczkowych będą mogły odrzucić poważniejszą niż dotąd część swojego dochodu na cele skarbowe. W tej myśli Rząd zaciągając w r. 1927 pożyczkę t. zw. stabilizacyjną, przyjął na siebie w planie stabilizacyjnym obowiązek zreorganizowania P. K. P. w kierunku ich wyodrębnienia i usamodzielnienia.

Tajemnica, otaczająca wszystkie zagadnienia, związane z problemem reorganizacji P. K. P. uniemożliwia należytą orjentację w powodach, dla których rozporządzenie z dn. 24.IX. 1926 r. pozostało normą jedynie papierową i dlaczego Rząd poza jedynym wypadkiem a mianowicie, wówczas, gdy chodziło o ustalenie praw i obowiązków oraz uprawnień emerytalnych etatowych pracowników kolejowych z postanowień tego rozporządzenia nie korzystał. Wytworzyła się w ten sposób sytuacja paradoksalna; koleje były z punktu widzenia formalnego odrębną osobą prawną, miały na papierze ustaloną organizację, odpowiadającą postulatowi wyodrębnienia, winny były tworzyć rozmaite fundusze, obowiązane były do prowadzenia swej gospodarki w granicach samowystarczalności — mimo to jednak wszystko pozostawało po dawnemu i prowadzone było z pominięciem skreślonych powyżej reguł. Trudno było w tych warunkach przewidzieć, jakie będą losy omawianego rozporządzenia, czy wejdzie ono kiedykolwiek w życie, czy też zostanie ostatecznie poniechane na rzecz innych, bardziej swojemu celowi odpowiadających pomysłów.

Przed kilkoma dniami nastąpiło pewne wyjaśnienie sytuacji; ukazało się mianowicie rozporządzenie Prezydenta z dn. 29 XI.1930 (Dz. U. R. P. 82/30 poz. 641), które wprowadza bardzo doniosłe zmiany w tekście rozp. Prez. z dn. 24.IX.1926, zmiany, sięgające tak głęboko, iż uważać je należy właściwie nie za nowelizację, lecz za nową normę niewiele mającą wspólnego ze swoją poprzedniczką.

Załatwiono tę sprawę znowu drogą dekretu, a więc bez dyskusji publicznej, tak, że należyta orjentacja co do powodów dokonanych zmian jest niemożliwa. Jeżeli sądzić po samym tekście noweli sprawa przedstawia się w skróceniu, jak następuje:

Utrzymaną została zasada, iż Polskie Koleje Państwowe stanowić mają „przedsiębiorstwo" wyposażone w samoistną osobowość prawną i wyodrębnione od pozostałego majątku państwowego. To wyodrębnienie i usamodzielnienie zostało w jednym kierunku pogłębione, w innym zaś złagodzone i niejako zatuszowane. Podczas gdy bowiem rozp. Prez. z dn. 24.IX.1926 oddaje majątek państwowy przeznaczony do użytku kolei nowemu przedsiębiorstwu jedynie w zarząd i użytkowanie — nowela z dn. 29.XI.1930 oddaje majątek ruchomy przedsiębiorstwu temu na własność, majątek nieruchomy przekazuje temuż przedsiębiorstwu w zarząd powierniczy, podkreśla wyraźnie okoliczność, iż majątek oddany na własność, czy też w zarząd omawianemu przedsiębiorstwu zostaje wyodrębniony z ogólnego majątku państwowego, przeprowadza wreszcie zasadę, iż przedsiębiorstwo to wpisane będzie do rejestru handlowego, słowem, usiłuje zapewnić przedsiębiorstwu temu wszelkie warunki w tym celu, aby mogło uchodzić pod względem formalnym za odrębny podmiot prawa i ażeby co do tej samodzielności i co do tego wyodrębnienia żadna nie zachodziła wątpliwość. Z drugiej jednak strony przewidziane w roporządzeniu Prez. z dn. 24.IX.1926 widoczne dla każdego znamiona owej samodzielności, a mianowicie: odrębna organizacja z Generalną Dyrekcją na czele, zasady gospodarowania z obowiązkiem tworzenia i dotowania wyraźnie określonych i na wyraźne potrzeby przeznaczonych funduszów: zapasowego meljoracyjnego i inwestycyjnego i t. d. zostały zniesione a rola Ministerstwa Komunikacji, która w Rozp. Prezydenta z dn. 24 IX.1926 była tylko nadzorczą i kontrolującą stała się obecnie, według postanowień noweli, twórczą i zarządzającą.

Wobec tego usprawiedliwionym jest wniosek, iż myśl o komercjalizacji kolei i o istotnem a rzeczywistem uhandlowieniu metod ich gospodarki nie znalazła uznania czynników miarodajnych. Z postanowień omawianej noweli zdaje się wynikać tendencja, aby w obecnej strukturze organizacyjnej i w obecnych metodach gospodarczych P. K. P. nie przeprowadzać żadnych zmian o charakterze zasadniczym, aby natomiast wytworzyć taki stan prawno - formalny, iżby koleje z tego punktu widzenia uważać można za zupełnie wyodrębnione i aby mogły one wskutek tego zyskać samodzielną hipotekę, jako podkład pod zobowiązania, które zapewne w czasie najbliższym będą usiłowały zaciągnąć

Wiadomo powszechnie, iż Rozp. Prezydenta z dn. 24.IX.1926 zawierało szereg postanowień, które dotyczyły bezpośrednio pracowników kolejowych, przeniesionych ze służby państwowej do służby w nowoutworzonem przedsiębiorstwie. Rozporządzenie to udzieliło Radzie Ministrów kompetencji w sprawie ustalenia praw i obowiązków służbowych oraz uprawnień emerytalnych pracowników przedsiębiorstwa P. K. P. Z uprawnień tych skorzystała Rada Ministrów w roku ubiegłym, gdyż na ich podstawie wydana została nowa pragmatyka służbowa i nowe przepisy emerytalne dla pracowników etatowych. Nowela z dn. 29.XI 1930 r. nie pominęła także i tych zagadnień i wprowadziła w. tekst dotyczących tej sprawy artykułów kilka zmian. Zmiany te wymagają osobnego i szczegółowego omówienia. Na tem miejscu, gdzie zajmujemy się wyłącznie zagadnieniami o charakterze ogólnym, podkreślić wypada, iż wspomniane wyżej zmiany nie dotykają istoty stosunku służbowego, lecz raczej stanowią umocnienie i pogłębienie dotychczasowego stanu rzeczy. Stosunek służbowy pracowników kolejowych winien być w świetle postanowień noweli uważany za stosunek publiczno - prawny, właściwą drogą do dochodzenia praw i obowiązków ze stosunku tego wynikających pozostało nadal postępowanie administracyjne względnie skarga do Najwyższego Trybunału Administracyjnego, a kompetencja w sprawie ustalania treści przepisów o stosunku służbowym i uprawnieniach emerytalnych pozostała nadal przy Radzie Ministrów przyczem dokonane przez nowelę zmiany redakcyjne mają na celu usunięcie wszelkich wątpliwości, iż kompetencja taka przysługuje Radzie Ministrów stale nie zaś tylko jednorazowo.

Reasumując pokrótce dotychczasowe nasze rozważania dochodzimy do przekonania, że właściwie w obecnym stanie rzeczy nie wiele się zmieniło i że wydanie omawianego dekretu Prezydenta nie powinno pociągać dalej sięgających zmian w dotychczasowych stosunkach na K. P. Pozostawiamy narazie na uboczu kwestję, czy takie rozwiązanie sprawy uważać należy za celowe z punktu widzenia interesów gospodarstwa społecznego. W chwili obecnej interesuje nas kwestja inna, a mianowicie, pytanie: czy znowelizowane rozporządzenie o wyodrębnieniu i usamodzielnieniu P. K. P. wejdzie nareszcie w życie czy też, wzorem swoich poprzedników, znowu pozostanie na papierze.

Pytanie to o tyle jest interesujące, iż mimo wszystko wprowadzenie w życie postanowień Rozp. Prezydenta z dn. 24.IX.1926 w brzmieniu zmienionem rozp. Prezydenta z dn. 29.XI 1930 mogłoby wpłynąć w sposób decydujący na powodzenie starych lecz wiecznie aktualnych naszych

postulatów w dziedzinie poprawy bytu. W znowelizowanem rozporządzeniu pozostał w brzmieniu niezmienionem artykuł zawierający niejako ewangielję komercjalizacji czy też wyodrębnienia PKP. Czytamy w nim iż, wszelkie świadczenia PKP. czynione w interesie Państwa na rzecz jego poszczególnych jego organów lub innych przedsiębiorstw państwowych winny być odpowiednio opłacane, a wszelkie ulgi w taryfach i opłatach przewozowych mogą być przyznawane tylko w granicach opłacalności przedsiębiorstwa". Gdyby to postanowienie zostało istotnie przeprowadzone wówczas budżet P. K. P. wyglądałby inaczej, ujawniłyby się rzeczywiste dochody PKP. ukrywane i tłumione dotąd pod formą n. p. deficytowych taryf, a skutkiem tego ustałyby — być może — wieczne narzekania na brak funduszów i niedostateczność dochodów, czyli, że odpadłby najważniejszy wzgląd, o który rozbijały się stale wszelkie nasze usiłowania przeprowadzenia najsłuszniejszych choćby postulatów. Jeżeli dobrze rozumiemy sens i tendencje wydanej ostatnio noweli ma ona na celu umożliwić kolejom zaciągnięcie pożyczki, prawdopodobnie zagranicznej. Należałoby się spodziewać, że pożyczka taka zużyta będzie na cele inwestycyjne i że skutkiem tego zwolnione zostaną dochody eksploatacyjne kolei używane dotychczas na cele odbudowy i rozbudowy. Istniałaby wówczas możliwość przekazania tej części dochodów eksploatacyjnych, która nie będzie oddaną do Skarbu Państwa na poprawę bytu kolejarzy.

Są to oczywiście luźne tylko uwagi i przypuszczenia na niczem nieoparte. Decydującemi pod tym względem są istotne zamiary Rządu, których jednakże, niestety, nie znamy. Nie pozostaje nam zatem nic innego, jak wyczekiwać dalszego rozwoju wypadków.

Tymczasem postaramy się na łamach naszego czasopisma oświetlać kolejno wszystkie zagadnienia związane z omówioną tutaj w ramach ogólnych nowelą ze szczególnem uwzględnieniem zagadnień dotyczących bezpośrednio naszych praw i obowiązków służbowych tudzież charakteru naszego stosunku służbowego.

Dr. G. SCHOENHOLZER.
st. lekarz Szwajcarskich kolei Związkowych.

WPŁYW ALKOHOLIZMU NA SYSTEM NERWOWY

(Dokończenie).

NIEBEZPIECZEŃSTWO TRUCIZN.

Stwórca ludzkości nie przewidział środków ochronnych przeciw truciznom, gdyż ich działanie nie należy do naturalnego następstwa walki o byt i widzimy na naszem otoczeniu żyjącem, jak ono instynktownie unika trucizn.

Dziwnie tylko najwyżej stojąca istota, człowiek, przyswoił sobie w sposób nadzwyczajny i wysoce wyrafinowany zatruwanie swego najszlachetniejszego organu — systemu nerwowego — i w ten sposób pozbawia się często, lub stale jego pełnowartościowej siły i zdolności do pracy.

System nerwowy jest zasadniczo bardzo wrażliwy na trucizny, a najgroźniejszą i najszkodliwszą rolę odgrywają wszelkie narkotyki, gdy używanie ich stanie się przyzwyczajeniem człowieka; do narkotyków należy zaliczyć w pierwszej linji alkohol. Używanie alkoholu w pewnej dawce i czasie działa rzekomo pobudzająco. Właściwem jednak, ukrytem działaniem tutaj jest zatrucie i znieczulenie obu czynników porządkującego i hamującego nasz organizm, inaczej mówiąc: rozsądku i powściągliwości.

Wówczas zanika zupełnie wszelka powściągliwość. Na tle duchowym powstaje nierozwaga, bezmyślny pośpiech, powierzchowność, nieuwaga, śmiałowatość aż do lekkomyślności i rozwiązłości. Na zewnątrz, objawiają się ruchy nieskoordynowane, źle obliczone, bezcelowe, a nawet niebezpieczne.

W tym okresie zaniku powściągliwości grozi pijanemu może największe niebezpieczeństwo wypadku nieszczęśliwego. Jeżeli paraliż centrów nerwowych postępuje dalej, wówczas występuje obojętność, nieuwaga, zanik pamięci, senność, a jako następstwo reakcji, duchowa i cielesna ociężałość, bezwład. Tutaj nie trzeba podkreślać, że taki stan duchowy i fizyczny, chociażby nie był widoczny dla otoczenia, musi wywołać przeoczenia, i opieszałość w wykonywaniu obowiązków służbowych, tych najczęstszych przyczyn nieszczęśliwych wypadków kolejowych. Stan duchowo - etyczny pijaka, zatruwającego się stale dawkami małemi i wskutek tego zawsze podnieconego, odznacza się niezgodliwością, zmiennością nastroju, opryskliwością, wybitną skłonnością do podejrzliwości i wyraźnym zanikiem poczucia odpowiedzialności służbowej. Taki nastrój duchowy pracownika kolejowego nie tylko w wysokim stopniu wpływa ujemnie na drugich i na wykonanie obowiązków bardzo trudnej służby kolejowej, ale kryje w sobie bezpośrednio olbrzymie niebezpieczeństwo czynu niewłaściwego, mogącego spowodować wypadek nieszczęśliwy.

POTRZEBA 100%-OWEJ ZDOLNOŚCI PRACY.

Pozostawiając na uboczu ciężkie stany i skutki opilstwa, jak: psychozę, delirium, neuritis, paraliż częściowy, silne drżenie członków i t. p., które są powodem zupełnego usunięcia danego pracownika od służby kolejowej, podkreślamy wypadki, kiedy pracownik używający alkoholu stale w dawkach drobnych, czuje się względnie dobrze, nie wpada władzy w oko, a jednak znajduje się w stanie podniecenia, a zatruty jego system nerwowy nie zapewnia pełnego zaufania do jego czynności i w ten sposób przedstawia stałe niebezpieczeństwo ruchowe. Kolejarz, wykonywujący służbę parowozową, pociągową, na stawidle, na dworcu sortowniczym, w budce sygnałowej, warsztacie, na stacji prądów elektrycznych, czy wreszcie na torze kolejowym, winien posiadać umysł trzeźwy i bystry, zupełną świadomość przepisów i przytomność umysłu, oceniającą trafnie położenie służbowe, szybkie i trafne rozpoznawanie sygnałów oraz natychmiastową, lecz spokojną decyzję czynu. Kolejarz musi posiadać silne zaufanie do samego siebie i zupełne opanowanie swych nerwów, zdolność uwagi i szybkiej decyzji, gdyż tylko przy takich własnościach jego umysł przytomny i spokój ustroju nerwowego mogą zapewnić maksimum bezpieczeństwa przewozom osób i mienia ludzkiego. Takie własności umysłowe posiada każdy przeciętny trzeźwy człowiek i tysiące ludzi powierza swe życie i mienie kolejom, w tem przekonaniu, że posiadają one tylko takich pracowników. Oby wszyscy kolejarze okazali się godni tego zaufania. Wyliczone poprzednio wysokowartościowe przymioty ducha, potrzebne nieodzownie na kolejach, może posiadać tylko ten kolejarz, który trzeźwy przychodzi na służbę i taki sam z niej odchodzi.

Tłomaczył Jan Zięba.

**

Nawiązując do powyższego artykułu, Redakcja zaznacza, że na kolejach polskich ruch absynencki pojawił się w r. 1926 w dwu ośrodkach, a mianowicie w Wilnie i we Lwowie. W r. 1929 udało się odrębnie pracujące organizacje połączyć pod nazwą „Abstynencka Liga Kolejowców" z siedzibą Zarządu Głównego w Warszawie, przy ul. Nowy Świat 14. Stosownie do zatwierdzonego przez władze statutu celem Ligi jest:

a) propagowanie trzeźwości na P. K. P. w słowie i piśmie;

b) utrzymywanie świetlic i domów abstynenckich;

c) urządzanie zebrań dyskusyjnych, odczytów, pogadanek i kursów naukowych;

d) utrzymywanie bibljotek abstynenckich, zbiorów, filmów i t. d.;

e) wydawanie czasopism i broszur propagandowych.

Liga działa pod protektoratem p. Ministra Komunikacji, który, uznając

cele Ligi za szlachetne i pożyteczne zarówno dla dobra służby, jakoteż i ogółu pracowników, okólnikiem z dn. 19. V. 1930 Nr. P. 2/12149/30 zalecił wszystkim władzom kolejowym popieranie rozwoju Ligi w miarę możności.

Liga działa obecnie w D. O. K. P. Lwów, Stanisławów, Radom, Wilno i Katowice i liczy około 2.000 członków. (Informacje zaczerpnięte z artykułu P. D-ra Teofila Bisagi, zamieszczonego w Nr. 3 „Lekarza Kolejowego" z r. 1930).

SPÓŁDZIELCZOŚĆ

SPÓŁDZIELNIE SPOŻYWCÓW W POLSCE

Rozwój Spółdzielni spożywców w Polsce — w b. zaborze rosyjskim datuje się właściwie od roku 1905, przedtem bowiem władze zaborcze, zabraniając tworzenia wszelkich zrzeszeń, uniemożliwiały pracę nawet na polu gospodarczem. W b. zaborze austrjackim spółdzielczość przed wojną rozwijała się słabo, przedewszystkiem ze względu na niski stan uprzemysłowienia kraju i nieliczną klasę robotniczą. W b. zaborze pruskim spółdzielczość do dziś dnia we właściwem tego słowa znaczeniu nie istnieje; jeżeli nawet powstawały spółdzielnie, to pod popularnem hasłem popierania polskiego handlu i kupiectwa.

Pionierami ruchu spółdzielczego w Polsce byli przed wojną **R. Mielczarski i St. Wojciechowski,** którzy zaszczepili w b. Kongresówce ideologję spółdzielczą, propagując, jeżdżąc po wsiach i miasteczkach. Rezultaty ich pracy stały się wkrótce widoczne. Zapoczątkowali po wsiach i miastach cały szereg spółdzielni, które pracowały z nadwyżkami i tworzyły właśnie silne fundusze społeczne, będące podstawą dalszej szybkiej rozbudowy. Według statystyki w 1913 r. należało do Związku Spółdzielni „Społem" już 305 stowarzyszeń z liczbą 40.000 członków. Kapitały własne stanowiły 2 miljony rubli, zaś obrót roczny 8½ miljona rubli.

Okres wojenny nie mógł nie odbić się na gospodarce spółdzielni, które przeżywały duże trudności aprowizacyjne i finansowe. Władze okupacyjne wywożą główne nasze artykuły spożywcze do Niemiec i Austrji, pozostałe artykuły sprzedaje się na kartki w minimalnych ilościach, przyczem rozdział artykułów monopolowych był powierzony osobom prywatnym. Szalona spekulacja utrudnia nabywanie artykułów spożywczych poza kartkami, tak, że kooperacja niewiele dopomaga garnącym się do niej. A jednak i to była deska ratunku, gdyż kooperatywy w okresie wojennym wzrastają liczebnie i wiele z nich robi duże obroty. Szybki wzrost obrotów, powiększanie znaczne rezerw kapitałowych pozwoliło na rozszerzenie wielu stowarzyszeń spożywczych.

Pierwszy okres niepodległości cechuje dewaluacja pieniądza polskiego. Spółdzielnie wówczas otrzymują przydziały szeregu artykułów kontyngentowych, co przyciąga szerokie masy przygodnych członków. Spółdzielnie nowe wyrastają wtedy szybko, by potem w okresie stabilizacji upaść i zlikwidować się. Nadużycia są często na porządku dziennym, przykrywane powielekroć inflacją marki polskiej. Jest to najcięższy okres w rozwoju spółdzielczości.

W okresie stabilizacji waluty, t. j. od 1924 r. wszystko co było złe i sztucznie związane z ruchem spółdzielczym — odpada automatycznie. Spółdzielczość, zrzuciwszy z siebie balast powojennych rekinów, zyskuje powoli lecz stale nowe tereny i coraz szersze prawo obywatelstwa.

Dzisiaj przeszło 800 spółdzielni spożywców jest zorganizowanych w Związku Spółdzielni Spożywców Rz. P. („Społem") o liczbie 370.000 członków. Nasze spółdzielnie kolejowe, licząc 30.000 członków należą również do Związku „Społem".

Gospodarczo spółdzielnie pracują w 1.800 własnych sklepach. Obrót handlowy rocznie wynosi 171 miljonów złotych. Własne kapitały stanowią 15 milj. złotych. Ilość pracowników zatrudnionych wynosi 6600 osób.

Około 100 spółdzielni prowadzi własne piekarnie, w czem 35 spółdzielni posiada całkowicie mechaniczne urządzenia. **W wielu miastach jak w Częstochowie, Borysławiu, Pabjanicach spółdzielcze piekarnie mechaniczne aprowidują około 33% całej ludności tych miast,** skutecznie paraliżując apetyty paskarskie piekarzy prywatnych. Rocznie 100 piekarń spółdzielczych wypieka 28 miljonów klg. chleba.

Poza piekarniami wiele spółdzielni prowadzi masarnie, gospody i t. p. Razem z piekarniami liczy się 177 spółdzielczych zakładów wytwórczych.

Pod względem społecznym — spółdzielnie dzielą się na: 1) robotnicze, urzędnicze, 2) rolnicze, 3) drobnomieszczańskie. Najliczniejsza jest pierwsza grupa proletarjacka, licząca 62%. Naogół można stwierdzić, że w **ruchu spółdzielczym posiadają znaczną przewagę elementy robotniczo - urzędnicze.**

JAK PRACUJE SPÓŁDZIELNIA KOLEJARZY W KRAKOWIE

Spółdzielnia Związkowa Prac. Kolejowych w Krakowie przechodzi bieżący rok dość szczęśliwie.

Pomimo kryzysu gospodarczego, jaki w ogólności wszyscy przeżywamy, bieżący rok gospodarczy Spółdzielni wykazał pewną zwyżkę obrotów. Obrót za 6 miesięcy 1929 r. wynosił 627.000 zł., zaś w bieżącym roku osiągnął sumę 655.000 zł.; wynosi to wzrost o 4%.

Główną przeszkodą dla silniejszego rozwoju Spółdzielni jest sprzedaż na kredyt, z którem to złem władze Spółdzielni stale walczą. Sumy kredytowe wahają się od 60.000 zł. do 100.000 zł. Przy silnym jednak nacisku ze strony Spółdzielni — kredyty obecnie maleją i władze Spółdzielni żywią nadzieję całkowitego wyrugowania kredytów.

Spółdzielnia posiada poważną ilość uświadomionych spółdzielców, przy pomocy których chce rozszerzyć uświadomienie spółdzielcze wśród jeszcze niezrzeszonych mas.

Jak wiadomo, Spółdzielnia pracuje na terenie dyrekcji krakowskiej. Posiada 10814 członków, 18 sklepów oraz zmechanizowaną piekarnię w Oświęcimiu, Biura i władze Spółdzielni mieszczą się we własnej nieruchomości w Krakowie, przy ul. Matejki. Kierownikiem Spółdzielni jest długoletni kooperatysta **kol. T. Kluczka.**

„WARSZAWSKA SPÓŁDZIELNIA MIESZKANIOWA"?

Rzadko która instytucja robotnicza może poszczycić się tak pięknym dorobkiem, jak Warszawska Spółdzielnia Mieszkaniowa.

Zarejestrowana ona została w 1922 roku, lecz faktyczną działalność rozpoczyna dopiero od końca 1925 roku, a pierwsze 25 mieszkań dostarcza członkom w styczniu 1927 roku.

W chwili, gdy piszemy niniejszy artykulik, Warszawska Spółdzielnia Mieszkaniowa liczy 1507 członków.

Do użytku członków oddano już następujące liczby mieszkań:

w I kolonji (4 budynki) — 108 mieszkań;

w II-giej kolonji (1 budynek) — 102 mieszkania;

w III-ej kolonji (2 budynki) — 164 mieszkania;

w IV kolonji (2 budynki) — 156 mieszkań.

Razem — 530 mieszkań.

Obecnie Warszawska Spółdzielnia Mieszkaniowa wyprowadza pod dach 2 budynki V kolonji o 183 mieszkaniach oraz przystąpiła do budowy trzeciego budynku IV kolonji o 77 mieszkaniach i przygotowuje projekty budynków, które rozpocząć się mają na wiosnę: VII i VIII kolonji na Żoliborzu o łącznej liczbie około 360 mieszkań, oraz kolonji na Rakowcu o 192 mieszkaniach.

Budowane mieszkania stosownie do potrzeb członków mają po 1, 1,5, 2, 2,5, 3, 3,5 i 4 izby, przyczem o ile początkowo budowano przeważnie po 2 i 3 izby, obecnie ogromną większość stanowią mieszkania półtora i dwuizbowe. Półtoraizbowe mieszkanie składa się z przedpokoju, pokoju, wnęki sypialnej i wyodrębnionej części gospodarczej. Wszystkie budowane mieszkania mają przedpokój i ustęp oraz centralne ogrzewanie, tak

samo kuchnia zasadniczo zawsze (z wyjątkiem I kolonji) jest wyodrębniona. Nadto wszystkie mieszkania większe od dwuizbowych posiadają miejsce na wannę.

Im mniejsze mieszkanie, tem koszt stosunkowy jego budowy jest wyższy i w przybliżeniu stanowi: 1 izbowe — 10.000 zł., 1,5 izbowe — 14.000 zł. 2 izbowe — 18.000 zł., 3 izbowe — 24.000 zł. Natomiast komorne obliczone jest odwrotnie: im większe mieszkanie, tem więcej za każdy dodatkowy metr powierzchni mieszkania trzeba płacić. Wskutek tego mieszkania w Warszawskiej Spółdzielni Mieszkaniowej (bez opału, który lokatorzy pokrywają wedle faktycznych kosztów) kosztują od 22 do 220 zł. miesięcznie.

Mieszkanie może otrzymać tylko członek Warszawskiej Spółdzielni Mieszkaniowej.

Udział członkowski wynosi zł. 250 płatnych ratami najmniej po 10 zł. miesięcznie. Członek, który otrzymuje mieszkanie, wpłacić musi poza udziałem wkład mieszkaniowy (który jest jego własnością, zwracaną w razie wyprowadzenia się) w wysokości dziesięciokrotnego komornego, a jeśli ktoś chce mieć wannę, wkład jego jest podwyższony o 500 złotych.

Dotąd członkowie wpłacili: na udziały zł. 350.000, na wkłady mieszkaniowe zł. 1.100.000, wartość budowli wynosi zł. 11.250.000.

Sposób przydzielania mieszkań wyklucza wszelkie protekcje, bowiem przydziały odbywają się na podstawie posiadanych przez członków punktów, sprawdzanych przez wybranych kandydatów na mieszkania. Punkty członek otrzymuje: za regularność wpłat na udział i wkład, za brak mieszkania, za sublokatorstwo, za przeludnienie mieszkania, za należenie do organizacji zawodowej, spółdzielczej itp. Mieszkanie otrzymuje ten, kto ma największą sumę punktów. Przeciętnie członek czeka 2 lata na mieszkanie, przyczem członek akuratnie spełniający swe obowiązki i mający złe warunki mieszkaniowe otrzymuje mieszkanie wcześniej.

Piszemy o Warszawskiej Spółdzielni Mieszkaniowej dlatego, aby czytelnicy zainteresowali się tą placówką robotniczą i przystępowali do niej w charakterze członków, Warszawska Spółdzielnia Mieszkaniowa bowiem przyjmuje nieograniczoną liczbę członków, którzy muszą tylko uzyskać polecenie organizacji społecznej i podpisy wprowadzających dwuch członków Warszawskiej Spółdzielni Mieszkaniowej.

Zaznaczamy, iż pracownicy kolejowi mają mieć specjalne udogodnienia i ułatwienia w otrzymaniu mieszkania. Zainteresowani zechcą się zwracać po bliższe wiadomości do Warszawskiej Spółdzielni Mieszkaniowej, ul. Długa Nr. 19, tel. 212-18.

Z SALI SĄDOWEJ

O ZDERZENIE POCIĄGU ZBIOROWEGO Z PRZETOKOWYM.

Sąd Okręgowy w Siedlcach w dniu 5 listopada rozpoznał sprawę maszynisty z parowozowni Siedlce Władysława Horosza, oskarżonego o spowodowanie zderzenia parowozu przetokowego, pchającego wagony, z pociągiem zbiorowym. Razem z maszynistą do odpowiedzialności karnej Prokuratura pociągnęła ustawiacza, spinacza, zwrotniczego, palacza i maszynistę drugiego parowozu. Obrońca naszego Związku adwokat Wacław Zaczyński wnosił obronę w imieniu wszystkich oskarżonych i przez badanie biegłych inżynierów z Wydziału Ruchu ustalił, że bezpieczeństwo samego ruchu nie było zagrożone, że minimalne straty w taborze przy tym wielkim ruchu i intensywnej pracy naszych kolejarzy są nikłe w porównaniu z tą korzyścią, jaką Skarb i Państwo odnoszą z kolejnictwa, które obecnie stanowi dla Skarbu najistotniejsze źródło dochodu, a dla Państwa wymowny dowód żywotności i sprawności. Sąd uniewinił wszystkich pięciu oskarżonych.

O KATASTROFĘ W KROŚNIEWICACH.

Sąd Okręgowy z Włocławka na sesji wyjazdowej w Kutnie w dniu 27 października 1930 r. rozpoznał sprawę maszynisty z Parowozowni Kutno Romana Grochockiego, oskarżonego o spowodowanie wykolejenia pociągu towarowego na st. Krośniewice.

Sąd Okręgowy podzielił wywody obrony naszego adwokata p. Wacława Zaczyńskiego, że przejechanie stacji i sygnału wyjazdowego stanowi wykroczenie dyscyplinarne, za które Dyrekcja ukarała winnego, że karanie go prócz tego sądownie nie jest wskazane i Grochockiego uniewinnił.

SPRAWY SŁUŻBOWE

NOWE PRZEPISY SYGNALIZACYJNE.

W Dzienniku Urzędowym M. K. z dnia 20 października 1930 r. Nr. 25 pod poz. 195 ukazało się rozporządzenie p. Ministra Komunikacji z dn. 9 lipca 1930 r. Nr. V.5/6195/30 w sprawie **„Przepisów Sygnalizacji na Kolejach Polskich".**

Przepisy wchodzą w życie z dniem 1 listopada 1930 r. na wszystkich pierwszo- i drugorzędnych linjach kolejowych, przyczem okres od 1-go do 5-go listopada jest okresem ulgowym, w którym winna nastąpić zmiana przyrządów sygnałowych. Przepisy nie wchodzą narazie w życie na obszarze w. Miasta Gdańska. Zastosowanie tych przepisów na linjach trzeciorzędnych użytku publicznego nastąpić może na wniosek właściwej Dyrekcji O. K. P., na mocy osobnego zarządzenia M. K.

W okresie przejściowym możliwe jest zastosowanie licznych odchyleń i postanowień ulgowych, usprawiedliwionych trudnościami technicznemi, związanemi ze zmianą systemu sygnalizacji i z wynikającą stąd koniecznością dokonania szeregu inwestycyj, przeróbek i t. d.

Wydanie omawianego rozporządzenia załatwia wreszcie jedną z najdotkliwszych bolączek naszego życia służbowego. Powitać je należy z uznaniem, albowiem przyczyni się ono do ułatwienia pracy drużyn parowozowych i do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu. Gorącem pragnieniem naszem jest, aby coprędzej minął przewidziany w omawianem rozp. okres przejściowy i aby coprędzej usunięte zostały wszelkie modyfikacje, wyjątki i „tymczasowości" i aby wreszcie wszedł w życie jednolity, bezwzględny, jasny i prosty system sygnalizacyjny.

Co do samej treści systemu sygnalizacynego, wprowadzonego w omawianych przepisach, oddamy głos w jednym z najbliższych numerów naszego czasopisma znawcom przedmiotu. Mamy nadzieję zapoczątkować w ten sposób na łamach „Maszynisty" obszerniejszą dyskusję w tej, tak ważnej dla naszego życia służbowego, sprawie.

**
*

Uważam sobie za miły obowiązek, pomimo, że do Związku Maszynistów nie należę, złożyć za pośrednictwem „Maszynisty" serdeczne podziękowanie kolegom z parowozowni Warszawa Wileńska za urządzenie mi uroczystości pożegnalnej z okazji przejścia mego w stan spoczynku oraz za ofiarowanie mi upominku, który pozostanie na zawsze wspomnieniem życzliwości i uznania współpracowników.

Manikowski Leonard.

25-LECIE WPROWADZENIA JĘZYKA POLSKIEGO

w urzędowaniu na dr. żel. warsz.-wied. i łódzko-fabrycznej.

Komitet wykonawczy obchodu tej uroczystości zamierza przystąpić do wydania Księgi Pamiątkowej.

W tym celu Komitet zwraca się tą drogą do uczestników akcji wprowadzenia języka polskiego w urzędowaniu wspomnianych w tytule dróg żelaznych z prośbą o nadsyłanie wszelkich materjałów, monografii i wspomnień osobistych.

Pożądane jest, aby wspomnienia osobiste zawierały: Imię, nazwisko i zajmowane stanowisko z dnia 14 na 15 lipca 1905, udział opisującego w akcji wprowadzenia języka polskiego, działalność kolegów z innych wydziałów w tej sprawie, do jakiej organizacji należeli, następnie, czy w momencie wprowadzenia języka polskiego byli świadkami scysyj z żandarmami i t. p.

Materjały nadsyłać należy pod adresem: Remigiusz Rutkiewicz, Warszawa, Centr. Wag. Biuro obrachunk. ul. Chmielna 71 b.

ŻYCIE ZWIĄZKOWE

WYSTĄPIENIA I INTERWENCJE PREZYDJUM.

Dn. 1.XI.30 w M. K. w sprawach: sal noclegowych w Zawadach Dyrekcji Radomskiej, odszkodowania za śmierć męża M. Modrakowskiej z Bydgoszczy — kol. **Siadak.**

Dn. 30.XI.30 — w M. K. w sprawie wymiaru emerytury kol. Karolewiczowi z Wilna — kol. **Siadak.**

Dn. 4.XI.30 — w M. K. w sprawach: przydzielenia tendrzaków dla par. Skarżysko - Kamienna, urlopów na dn. 12.XI.30 dla Przewodniczących Kół Miejscowych, kol. Reterskiego W. ze Strzemieszyc — kol. kol. **Borkowski, Komorowski, Spyt.**

Dn. 6.XI.30 — w Dyrekcji O. K. P. w Radomiu w sprawach: awansów i etatów na 1.I.1931, przesmarów, listy starszeństwa, w sprawach osobistych kol. kol. Cieszewskiego, Góreckiego i Adamskiego — kol. kol. **Borkowski, Glejzer, Dr. Żuniak.**

Dn. 10.XI.30 — w M. K. w sprawie urlopów na Zjazd Przewodniczących Kół — kol. **Borkowski.**

Dn. 15.XI.30 — w M. K. w sprawie urlopów na Zjazd Przewodniczących Kół — kol. **Borkowski.**

Dn. 18.XI.30 — w M. K. w sprawie wykazu stanu służby kol. Pawlaka z Warsz. Pragi — kol. **Siadak.**

Dn. 19.XI.30 — w Komisarjacie Rządu w sprawie poprawek do Statutu ZZM. — kol. **Siadak, Dr. Żuniak.**

Dn. 19.XI.30. — w Dyrekcji DKP. w Warszawie w sprawie kol. Jędrzejewskiego Wł. — kol. **Borkowski.**

Dn. 27.XI.30. — w Komisarjacie Rządu w sprawie poprawek do Statu — kol. **Siadak, Dr. Żuniak.**

Dn. 29.XI.30. — w Dyrekcji DKP. w Poznaniu — w sprawie skasowania parowozowni Jarocin — kol. kol. **Borkowski, Siadak, Klewenhagen.**

PRACE ORGANIZACYJNE

Dn. 5.XI.30. — Zebranie Koła Warszawa - Główna — kol. kol. **Borkowski, Siadak, Sommerfeldt.**

Dn. 8.XI.30. — Zebranie Koła Skarżysko - Kamienna — kol. **Komorowski.**

Dn. 8.XI.30. — Konferencja w sprawie poświęcenia i otwarcia domu we Lwowie w dn. 14.XII.30. — kol. kol. **Borkowski, Siadak, Sommerfeldt.**

Dn. 9.XI.30. — Poświęcenie sztandaru Koła miejscowego w Wilnie — kol. **Sommerfeldt.**

Dn. 25.XI.30. — we Lwowie w sprawie budowy domu oraz sprawy z Batzesem — kol. **Borkowski.**

Dn. 25.XI.30. — Zebranie Koła Skalmierzyce — kol. **Siadak.**

Dn. 29.XI.30. — Zebranie Koła Jarocin — kol. kol. **Borkowski, Siadak.**

Dn. 30.XI.30. — Otwarcie Kółka Technicznego w Gnieźnie — p. inż. **Kruszewski, kol. Komorowski.**

ZAWIADOMIENIE.

Na fundusz szkolny dla sierot po maszynistach Koło miejscowe w Bielsku złożyło zł. 67.

Kol. Żychowicz Jan z Tczewa nadesłał nam artykuł do „Techniki Parowozowej", który został umieszczony w N-rze 11 „Techniki" z r. b. Honorarjum za ten artykuł w sumie **zł. 18.90** przeznaczył na rzecz wpisów szkolnych dla sierot po maszynistach.

Z otrzymanych na ten cel składek wypłacono Szkole Budowy Maszyn w Tczewie za ucznia Ćwiklewskiego Edwarda, syna ś. p. Aleksandra Ćwiklewskiego z Koła miejscowego Toruń — **zł. 30.**

Sprostowanie. W poprzednim Nr. 21 „Maszynisty" str. 140 mylnie wydrukowano, iż zł. 56 złożyło Koło Warszawa - Wschodnia; niniejszem prostujemy, iż sumę tę złożyli członkowie z **Warszawy Wileńskiej.**

WARSZAWA - PRAGA.

Zebranie Koła. Dn. 30.IX.30 odbyło się zebranie członków Koła miejscowego. Zebraniu przewodniczył kol. **Sobczyński**, sekretarzował kol. **Wójcicki.** Porządek dzienny obejmował: 1) Sprawozdanie Zarządu Koła z działalności za ubiegły okres. 2) Sprawa potrącania wkładek na rzecz Z. Z. M. 3) Wybory nowego Zarządu. W zebraniu uczestniczył sekretarz Zw. kol. **Siadak.**

Sprawozdanie z działalności Zarządu zdał kol. Wójcicki, które zebrani przyjęli do wiadomości. W punkcie 2 porządku dziennego na wniosek kol. Ludnisiaka uchwalono władki do Związku Maszynistów opłacać z wolnej ręki. Tajnem głosowaniem do nowego Zarządu Koła wybrani zostali: Przewodniczący — kol. **Bronowski** Tadeusz, sekretarz — kol. **Patrycy** Jan, skarbnik — kol. **Łysakowski** Stanisław, członkowie Zarządu kol. kol.: **Ludwisiak** Jan i **Hopfer** Edmund.

Następnie kol. Siadak udzielił szereg wyjaśnień w sprawach organizacyjnych.

WARSZAWA — WILEŃSKA.

Pożegnanie emerytów. Dn. 23.IX.30 odbyło się uroczyste pożegnanie odchodzących w stan spoczynku: pom. Nacz. par. p. Manikowskiego Leonarda i kol. Karpika Józefa.

W uroczystości wzięli udział przedstawiciele władz miejscowych oraz liczne grono kolegów. W miłym nastroju uroczystość przeciągnęła się do późnego wieczora.

CZORTKÓW.

Wybory nowego Zarządu. Dn. 27.IX.30 na zebraniu Koła dokonano wyborów do Zarządu Koła, które dały następujące wyniki: Przewodniczący — kol. **Szykulski** Jan, zast. przew. — kol. **Szraj** Bazyli, sekretarz — kol. **Chadaj** Tadeusz, skarbnik — kol. **Totuszyński** Karol. Komisja Rewizyjna — kol. kol.: **Bielański** Henryk, **Jarosławski** Kazimierz, **Grodzicki** Franciszek.

SKARŻYSKO — KAMIENNA.

Wybór nowego Zarządu. Na zebraniu w dn. 25.IX.30 dokonano wyborów do Zarządu Koła. Przewodniczącym Koła wybrano kol. **Łotkowskiego** Władysława, zast. przewodniczącego kol. **Winiarskiego** Szczepana, sekretarzem — kol. **Rozparę** Józefa, skarbnikiem — kol. **Rzeszowskiego Jana.** W skład komisji Rewizyjnej weszli kol. kol.: **Werecki** Kazimierz, **Berus** Jan i **Hatz** Wacław.

Zjazd Okręgowy. Dn. 16.IX.30 odbył się w Radomiu Zjazd Okręgu Radomskiego. W Zjeździe wzięli udział delegaci wszystkich Kół miejscowych za wyjątkiem Zdołbunowa. Z ramienia Prezydjum uczestniczyli Prezes Zw. kol. **Borkowski** oraz Wice-Prezes kol. **Komorowski.** Porządek dzienny obejmował: 1. Otwarcie Zjazdu. 2. Wybór Zarządu Okręgowego i Komisji Rewizyjnej. 3. Referaty członków Prezydjum. 4. Wolne wnioski. 5. Zamknięcie Zjazdu. Przewodniczył Zjazdowi Prezes Okręgu kol. **Glejzer**, sekretarzował kol. **Chałubiński.**

Zjazd otworzył kol. Glejzer, witając delegatów i członków Prezydjum. Po przyjęciu porządku obrad oraz sprawdzeniu mandatów przystąpiono do pkt. 2, t. j. wyborów Zarządu. Wybory przeprowadzone tajnem głosowaniem dały następujące wyniki: Prezes kol. **Glejzer**, Sekretarz—kol. **Chałubiński**, skarbnik — kol. **Marczewski**, zast. prezesa — kol. **Gorczyński**, Kom. Rew. kol kol. **Błaszczak, Szymański i Wojnarski.** Ze względu na to, iż kol. Gorczyński zrzekł się swego mandatu, wybrano wice-prezesem kol. **Witkowskiego.**

Następnie zabrał głos kol. **Borkowski**, omawiając sprawy postulatowe i organizacyjne. Kol. **Komorowski** przedstawił sprawy załatwione na terenie M. K.

Po wysłuchaniu przemówień członków Prezydjum zebrani uchwalili rezolucję treści następującej:

„Zjazd Okręgu Radomskiego wyraża Prezydjum podziękowanie za pracę, akceptując wszelkie dotychczasowe wystąpienia oraz przyrzekając solidarne poparcie w każdej chwili".

W wolnych wnioskach omawiano sprawy służbowe w poszczególnych parowozowniach.

CHOJNICE.

Jubileusz 25-letniej pracy w kolejnictwie. Dn. 2.X.30 w Kole miejscowem Chojnice, odbyła się uroczystość z okazji 25-lecia pracy kol. **Kortasa Franciszka** w kolejnictwie. W uroczystości wzięli udział: Nacz. Oddz. Mech. p. inż. Wądołowski, pom. nacz. par. p. Szmidt oraz licznie zebrani koledzy, życząc jubilatowi długiej jeszcze pracy w zdrowiu i pomyślności.

STRZEMIESZYCE.

Zebranie Koła. Dn. 29.IX.30 odbyło się zebranie członków Koła miejscowego w Strzemieszycach. Porządek dzienny obejmował: 1) Odczytanie protokółu z ostatniego zebrania. 2) Sprawozdanie delegatów ze Zjazdu Okręgowego. 3) Wolne wnioski.

Po odczytaniu protokółu z ostatniego zebrania kol. Fuchs zdał sprawozdanie ze Zjazdu Okręgowego w Radomiu, które zebrani przyjęli do wiadomości.

Następnie wywiązała się dyskusja nad zarządzeniem M. K. dotyczącem wstrzymaniem potrąceń wkładek na rzecz Zw. Zaw. przez listy płacy. Zebrani uchwalili, aby wkładki członkowskie wpłacać z wolnej ręki.

W wolnych wnioskach omawiano sprawy służbowe.

PRZEMYŚL.

Zebranie Koła. Dnia 7. VI. 1930 odbyło się zebranie członków Koła miejscowego w Przemyślu z następującym porządkiem dziennym: 1. Sprawozdanie Zarządu z działalności za 1929 r. 2. Dyskusja nad sprawozdaniem. 3. Udzielenie absolutorjum ustępującemu Zarządowi. 4. Wybór nowego Zarządu. 5. Wolne wnioski. — Przewodniczył zebranym **kol. Oleksik.** Sekretarzował kol. **Redlich.**

Sprawozdanie z działalności Zarządu Koła za ubiegły okres zdał kol. Oleksik, omawia-

jąc szczegółowo sprawy postulatowe, jako to: umundurowanie, listę starszeństwa i sprawy organizacyjne. Następnie zdał sprawozdanie Sekretarz i Skarbnik Koła. W dyskusji nad sprawozdaniem wywiązała się dyskusja, w której brali udział kol. kol.: Szuperski, Horwacki i inni. W rezultacie dyskusji na wniosek Komisji Rewizyjnej udzielono Zarządowi Koła absolutorjum, postanawiając pozostawić Zarząd Koła w dotychczasowym składzie, t. zn. przewodniczący— kol. Olcksik Karol, sekretarz — kol. Behonek Rudolf, skarbnik—kol. Rokicki Tomasz, zast. przew. kol. Redlich na miejsce dotychczasowego kol. Dąbrowskiego. Komisja Rewizyjna kol. kol. Cehak, Stadelmejer.

Następnie zebrani uchwalili rezolucję treści następującej: **„Zgromadzeni maszyniści Koła Z. Z. M. Przemyśl wyrażają pełne zaufanie Prezydjum za dotychczasową pracę dla dobra członków, potępiając warcholską robotę jednostek, zmierzającą do rozbicia solidarności naszej organizacji".**

W wolnych wnioskach omawiano sprawy służbowe.

ŁAZY.

Wybór Zarządu Koła. Dn. 3.XI.30 r. na zebraniu Koła wybrano Zarząd Koła w następującym składzie: Przewodniczący — kol. **Jakubowski** Józef, zast. przew. — kol. **Jastrzębski** Jan, Sekretarz — kol. **Nowakowski** Leon, Skarbnik — kol. **Nawrot** Leon. Komisja Rewizyjna — kol. kol. **Petrykowski** Edmund, **Sławianowski** Alfons i **Sławek** Władysław.

Szlachetny czyn. Z okazji przejścia w stan spoczynku kol. **Świecimskiego Józefa** — koledzy postanowili ofiarować Mu jakąś pamiątkę, na co zbierane były składki. — Kol. Świecimski zrzekł się upominku, przekazując zebraną kwotę na rzecz bibljoteki przy Kole miejscowem Z. Z. M. — Za ten czyn szlachetny należy Mu się **najwyższe uznanie i podziękowanie.**

ZBĄSZYŃ.

Odsłonięcie pomników ś. p. kol. kol.: Benyska Józefa i Pytlika Józefa. Dn. 11.V. 1922 r. w katastrofie kolejowej pod Otuszem zginęli śmiercią tragiczną członkowie naszego Związku Koła Zbąszyń kol. kol.: **Benysek** Józef i **Pytlik** Józef. Członkowie Koła miejscowego postanowili wymurować zabitym nagrobki. W tym celu został wybrany komitet, na czele którego stanął Naczelnik Oddz. Mechanicznego, inż Mens. Członkowie wszystkich Kół Okręgu Poznańskiego oraz Zarząd Okręgowy w Katowicach — pospieszyli z pomocą finansową tak. że drogą dobrowolnych składek zdołano zebrać sumę około zł. 1.100 za którą to ufundowano 2 skromne nagrobki.

Dn. 18.V.30 odbyła się uroczystość odsłonięcia pomników. W uroczystości wzięli udział z ramienia władz kolejowych: Nacz. Oddz. Mech. Poznań, p. inż. Mens, zast. Dyr. W-łu Mech., p. radca Gajewski, Naczelnik Oddz. Mech. Leszno, p. inż. Fijałkiewicz, p. inż. Ostrowski, st. technik, p. Janik, z ramienia Związku: Prezes, Zw., kol. Borkowski, Prezes Zarz. Okr. Poznań kol. Klewenhagen, delegacje z Poznania i Inowrocławia ze sztandarami, licznie zebrani członkowie oraz orkiestra kolejowa.

Przed dokonaniem odsłonięcia — w kościele parafjalnym odbyła się msza święta, poczem udano się na cmentarz katolicki, gdzie spoczywają zwłoki ś. p. kol. Benyska Józefa. Po odegraniu przez orkiestrę szeregu pieśni oraz po krótkiem przemówieniu miejscowego księdza, p. inż. Gajewski dokonał odsłonięcia pomnika. Następnie udano się na cmentarz ewangielicki, gdzie spoczęły zwłoki ś. p. kol. Pytlika Józefa. W imieniu D. O. K. P. Poznań przemówił p. inż. Gajewski oraz dokonał odsłonięcia pomnika. W imieniu kolegów - maszynisów przemawiał Prezes Zw. kol. Borkowski, podkreślając, iż pamięć o tragicznie zmarłych kolegach wśród ogółu maszynistów nie zaginie.

Po skończonej uroczystości miejscowi członkowie podejmowali przybyłych gości wspólnym obiadem.

Poczuwamy się do obowiązku złożyć serdeczne podziękowanie wszystkim członkom Okręgu Poznańskiego, Zarządowi Okręgowemu Katowice, członkom Koła Zbąszyń za ufundowanie nagrobków tragicznie zmarłych kol. kol. ś. p. Benyskowi J. i ś. p. Pytlikowi J.

Dziękujemy przedstawicielom władz kolejowych z Leszna i z Poznania, Prezesowi Zw. kol. Borkowskiemu, Prezesowi Okr. Poznańskiego, kol. Klemenhagenowi oraz przedstawicielom miejscowych władz i urzędów za wzięcie udziału w uroczystości. Orkiestrze kolejowej oraz chórowi męskiemu im. Paderewskiego składamy podziękowanie za wykonane pieśni religijne.

Zarząd Koła ZZM. Zbąszyń.
Przewodniczący (—) **Ryba.**
Sekretarz (—) **Czapczyk.**

Wszystkim, którzy wzięli udział w uroczystości odsłonięcia pomnika ś. p. **Pytlika**, zabitego w katastrofie kolejowej w dn. 12 maja 1922 r. ,a w szczególności p.. Naczeln. Klauzińskiemu, Dyr. W-łu Mech. p. Gajewskiemu za przemówienie na cmentarzu, p. inż. Fijałkiewiczowi, Prezesowi Z. Z. M, p. Borkowskiemu za wygłoszenie przemówienia, Komitetowi budowy, Zarządowi oraz członkom Koła ZZM. w Zbąszyniu, w szczególności pp.: Rybie, Kandulskiemu, Czapczykowi i Kriegerowi — składa serdeczne „Bóg zapłacć'

Rodzina Pytlików
Czechosłowacja.

WYPŁATY Z KASY GŁ. Z. Z. M.

ZA MIESIĄC PAŹDZIERNIK 1930

ODPRAWY EMERYTALNE.

Okręg Warszawski. Warszawa-Główna — Bolchajmer St. — zł. 200, Groblewski St. — zł. 900, Warszawa-Wschodnia i Wileńska— Komarzyniec K. — zł. 862, Iwiński J. — zł. 970, Leszek St. 994, Warszawa-Praga — Tarczyński St. — zł. 800, Warszawa Gdańska — Sawicki A. — zł. 1.000. Piotrków — Peryt L. — zł. 942. Sosnowiec — Laskowski J. — zł. 982. Częstochowa — Gepchard St. — zł. 1.000, Przygodzki J, — zł. 958. Skierniewice — Rafałowicz I. — zł. 1000.

Okręg Radomski. Skarżysko — Kubrat A. zł. 1.000, Iwanow A. — zł. 1.000, Lisowski A. — zł. 982, Graczyk A. — zł. 1.000, Serafin L. — zł. 1.000, Lisowski E. — zł. 1.000, Jankowski I. — zł. 1.000, Orlikowski R. — zł. 1.000. Strzemieszyce — Bujnowski Fr.— zł. 1.000, Zdołbunów — Staniewski A. — zł. 1.000, Izdebski J. — zł. 1.000, Siedlecki N. — zł. 1.000, Sarny — Tłuścik L. — zł. 1.000, Lalecki J. — zł. 1.000, Panowicz J.— zł. 1.000, Lubarszczuk — zł. 1.000.

Okręg Wileński. Grodno — Skokowski H. zł. 982.

Okręg Poznański. Poznań — May P. — zł. 828.

Okręg Gdański. Bydgoszcz — Walkowski A. — zł. 1.000.

Okręg Katowicki. Tarnowskie Góry — Nowak M. — zł. 1.000. Szopienice — Redel K. zł. 1.000.

Okręg Krakowski. Kraków — Koska J.— zł. 994. Nowy Sącz — Bilecki Fr. — zł. 1000.

Okręg Lwowski. Stryj — Hofbauer L. — zł. 1.000. Przemyśl — Winiarczyk zł. 994, Śmigielski — zł. 994.

Okręg Stanisławowski. Stanisławów — Szeligowski K. — zł. 994, Guźmiński A. — zł. 988.

ZAPOMOGI POŚMIERTNE.

Stryj — Wall E. — zł. 650.

ZAPOMOGI CHOROBOWE.

Okręg Warszawski. Warszawa Wschodnia i Wileńska — Kwiatkowski E. zł. 72, Woltersdorf zł. 184. Warszawa-Praga — Kowalski B. zł. 52, Liśkiewicz H. zł. 12, Mizura Fr. zł. 124. Warszawa Gdańska — Trzciński H. zł. 62, Kuntz J. zł. 62. Piotrków — Gajkiewicz J. zł. 172, Niekrasz J. zł. 8. — Częstochowa — Zajder O. zł. 72, Szwajcer B. zł. 84. Skierniewice — Krzemiński St. zł. 162, Stawicki F. zł. 58.

Okręg Radomski Kielce — Stefański A. zł. 30. Lublin — Goławski A. zł. 184, Lelakowski W. zł. 138. Skarżysko — Konewka K. zł. 60, Zdołbunów — Kumasa J. zł. 58. Dęblin — Rolka P. zł. 112. Kiwerce — Krukowski J. zł. 96.

Okręg Wileński. Baranowicze — Ławrynowicz A. zł. 176, Żmikowski Ł. zł. 184.

Okręg Poznański. Inowrocław — Domaracki F. zł. 54.

Okręg Gdański. Bydgoszcz — Mocny I. zł. 42. Grudziądz — Kusz P. zł. 152, Ostrowski A. zł. 90.

Okręg Katowicki. Tarnowskie Góry — Wilimowski E. zł. 72, Soremski J. zł. 70; Mysłowice — Wrazidło B. zł. 184; Ligota — Frychel M. zł. 24; Maciejkowice — Adamski J. zł. 42.

Okręg Krakowski. Kraków-Płaszów — Gnojek M. zł. 42; Żywiec — Fojtuch A. — zł. 78.

Okręg Lwowski. Lwów — Scheer G. zł. 34, Pribulka L. zł. 56, Czup G. zł. 58; Stryj— Mazepa K. zł. 96, Musiał A. zł. 34; Przemyśl — Wójcikiewicz T. zł. 182.

OBRONY PRAWNE.

Okręg Warszawski. Warszawa-Praga. — Kocak H. zł. 150; Sosnowiec — Górski L. zł. 32, Brocki A. zł. 12.50, Wiltosiński zł. 150; Kutno — Grochocki R. zł. 200; Łódź Fabryczna — Różalski Fr. zł. 300.

Okręg Radomski Kielce — Witkowski L. zł. 250.

Okręg Wileński Białystok — Cieszewski St. zł. 50.

Okręg Poznański Ostrów — Beetjan L. zł. 300.

Okręg Gdański. Bydgoszcz — Wilczyński zł. 25, Biechowski A. zł. 25.

Okręg Katowicki. Żory — Kamionka Fr. zł. 245,27.

Okręg Lwowski. Rawa-Ruska — Bachoński A. zł. 140; Lwów — Florkowski J. — zł. 100.

ZAPOMOGI SUSPENDACYJNE.

Okręg Warszawski. Rydzewski A. zł. 93.
Okręg Gdański. Wilczyński F. zł. 90.

ZESTAWIENIE:

Ogółem wypłacono:

Odpraw emerytalnych	Zł.	38.364.—
Zapomóg pośmiertnych	„	650.—
Zapomóg chorobowych	„	3.472.—
Obron prawnych	„	1.979.77
Zapomóg suspendacyjnych	„	183.—
Razem	Zł.	44.648.77

Na poczet robót przy budowie domu we Lwowie wyłacono z Kasy Gł. Z. Z. M. w m. wrześniu i październiku zł. 11.500

PODZIĘKOWANIA.

W imieniu uczestników Zjazdu Wychowańców b. Szkoły Technicznej D. Ż. W. W. z okazji 25-lecia walki o szkołę polską — przesyłamy Wielmożnym Panom serdeczne podziękowanie za łaskawe udzielenie nam sali kino „Palace" w dn. 21.IX 1930 r.

Komitet Organizacyjny.

Wszystkim, którzy oddali ostatnią posługę mężowi i ojcu naszemu ś. p. Leonowi **Simonowi**, masz. par. Czortków, a w szczególności członkom Koła Z. Z. M. w Czortkowie, delegatom Koła Stanisławów, J. W. P. Dr. Andermanowi za bezinteresowną i troskliwą opiekę w czasie choroby, składają serdeczne „Bóg zapłać"

Żona i dzieci.

Wszystkim Kolegom par. Łazy, którzy wzięli udział w pożegnalnym wieczorze z okazji przejścia mojego w stan spoczynku, wyrażam swą najszczerszą wdzięczność, życząc im powodzenia w dalszej pracy oraz długich lat życia.

Marjan Brzezicki
b. masz. I kl. par. Łazy.

Wszystkim Kolegom Koła Warszawa-Wschodnia, którzy ofiarowali mi upominek na pamiątkę wspólnej pracy na P. K. P. oraz przyczynili się do zorganizowania uroczystego pożegnania z okazji mego przejścia w stan spoczynku składam najserdeczniejsze podziękowania.

Karpik Józef,
b. masz. par. Warsz.-Wsch.

Niniejszem serdecznie dziękuję p. Mec. Zaczyńskiemu za skuteczną obronę mojej sprawy o wypadek kolejowy w Sądzie Okręgowym w Wieluniu.

Zygmunt Bestian,
masz. II kl. par. Ostrów.

Po porozumieniu z Dyrekcją kinoteatru „Palace" — Prezydjum Zw. podaje do wiadomości, iż pracownicy kolejowi, po okazaniu osobistego dowodu kolejowego, mogą korzystać ze zniżki biletów do tego kino-teatru. Zniżka ta stosowana będzie tylko do biletów 3-złotowych i wynosić będzie 33%, t. zn. iż zamiast zł. 3 — cena biletu wynosić będzie zł. 2.

Bilety zniżkowe nabywać można wprost w kasie kina „Palace".

Zarządowi Głównemu Z. Z. M. za udzieloną mi pomoc prawną oraz p. Mec. Zaczyńskiemu za skuteczną obronę w Sądzie Apelacyjnym — składam serdeczne podziękowanie.

Aleksander **Rossa.**

Wszystkim, którzy oddali ostatnią posługę ś. p. Alojzemu **Brzósko**, masz. par. Rybnik, a w szczególności p. Naczelnikowi parow. Michalskimu, p. Silkowi, pp. Gackowi, Sakowcizowi oraz Kolegom zmarłego — składają serdeczne podziękowanie

Zofja Brzóskowa
z dziećmi.

Wszystkim, którzy okazali nam tyle serca i współczucia oraz tak licznie wzięli udział w odprowadzeniu na miejsce wiecznego spoczynku drogich nam zwłok ukochanego męża i ojca ś. p. Jana **Jaworskiego**, a w szczególności Naczelnikowi parowoz. Warszawa Praga, p. inż. Maciejewskiemu, p. Łysakowskiemu, kolegom zmarłego, którzy nieśli zwłoki na swych barkach oraz orkiestrze składają z głębi serca płynące „Bóg zapłać".

Żona, córka, zięć i wnuczek.
pom. masz. I kl., par. Dęblin.

Odchodząc po 36-letniej pracy w kolejnictwie w stan spoczynku, żegnam Prezydjum, Zarząd Główny Związku, Zarząd Koła miejscowego Z. Z. M. w Krośniewicach, a w szczególności Naczelnika parowozowni p. Jaworskiego i dyspozytora par. p. Ertmana, życząc im wszelkiej pomyślności w dalszej pracy.

Wszystkim kolegom składam serdeczne podziękowanie za urządzenie mi wieczoru pożegnalnego oraz ofiarowanie miłej pamiątki.

Franciszek **Tuszyński**,
b. masz. par. Krośniewice.

Wszystkim, którzy wzięli udział w oddaniu ostatniej posługi mężowi i ojcu naszemu ś. p. Marjanowi **Wiśniewskiemu**, b. pom. zaw. par. Ostrołęka, kolegom i współpracownikom za okazane nam współczucie — składają serdeczne „Bóg zapłać"

żona, córki i synowie.

Niniejszem składamy serdeczne podziękowanie kol. **Jaworskiemu** za skuteczną obronę w Komisji Dyscyplinarnej w dn. 13. XI. 1930.

Gmitrzykowski Z.
Krajewski W.

Wszystkim, którzy wzięli udział w pogrzebie ś. p. Józefa **Skórzewskiego**, a w szczególności p. inż. Maciejewskiemu, p. Kocięckiemu, Kołu miejscowemu Z. Z. M. Warszawa Praga — składają serdeczne „Bóg zapłać"

żona, dzieci i rodzina.

Wszystkim kolegom, ich rodzinom oraz znajomym, którzy okazali nam współczucie oraz raczyli wziąć udział w pogrzebie ś. p. Franciszka **Liśkiewicza**, a w szczególności pp. Wójcickim, Celarym i Słocińskim, składają serdeczne podziękowanie

synowie.

Wszystkim, którzy oddali ostatnią posługę tragicznie zmarłemu ś. p. Kazimierzowi **Czaplickiemu**, masz. par. Suwałki, a w szczególności delegatom Kół z Grodna i Białegostoku — składają serdeczne „Bóg zapłać"

żona, dzieci i rodzina.

Zarządowi Głównemu Z. Z. M., Przewodniczącemu Koła Dęblin kol. Gustowskiemu oraz skarbnikowi tegoż Koła, kol. Dyjakowskiemu, składam serdeczne podziękowanie za okazaną mi pomoc w czasie mojej choroby.

Rolka Piotr.

ZAMIANY

Pomocnik maszynisty I kl. parowozowni Brześć n. B. zamieni się na równorzędne stanowisko w Dyrekcji Warszawskiej; parowozownia obojętna. Łaskawe zgłoszenia kierować p. a. **Władysław Guzewicz, Brześć n. B., Mickiewicza 1.**

Pomocnik masz. II kl. z prawem kierowania parowozem z par. Kutno zamieni się na równorzędne stanowisko do parowozowni Poznań lub Toruń. Warunki do omówienia. Łaskawe zgłoszenia nadsyłać p. adr. Wacław **Tomporowski** — Parowozownia Kutno.

CENY OGŁOSZEŃ: Cała strona — zł. 400.—, ½ strony — zł. 250.—, ⅓ strony — zł. 180.—, ¼ strony zł. 150.—, ⅛ strony — zł. 85.—, $^1/_{16}$ strony — zł. 45.—

Wydawca: Zaw. Zw. Maszyn. Kolej. **Red. odpow.: Henryk Sommerfeldt.**

Odbito w drukarni „Robotnika", Warecka 7.